

特開昭49-124902(2)

オ2図に本発明の一実施例を示す。オ2図1a, 1bはそれぞれ受信部アンテナ、2はこのアンテナの切替スイッチ、8は車速検出装置、9はアンドゲートである。他の回路はオ1図(a)と同じである。

同図で先ず基地局よりの電波は、アンテナ1a, 1bスイッチ2を通り、受信機2で受信された後復調器3を通り、この出力レベルはレベル検出器4で判定される。これにより例えば一定の時間以上アンテナ1aよりの受信レベルが続続的に低くなり、レベル検出器4の設定レベルL1以下の場合がT1以上続ければスイッチ2を切替え、切替後のレベルがL2以上なら切替えたままの状態にし、切替後のレベルがL2以下なら局部発振器5の周波数を切替え周波数選択を行なう。オ3図はこの動作を示すフローチャートである。

このようにすれば移動機が低速走行でフェーディングの落ち込み状態を継続して受信しているときは、アンテナ1a, 1bを切替えることにより受信波を高境界で受信でき、無効のチャネル切替を防止

できる。

またフェーディングの落ち込み状態を継続受信するのは、移動体が低速で走行している場合がほとんどであるので、車速検出装置8で走速を検出し車速が一定速度以下になればこの車速検出装置8より"1"を出すようにし、レベル検出器4の出力とアンドゲート9によりアンドをとり、このアンドゲート9の出力によりスイッチ2を制御するようすれば、低速時のみアンテナ切替を行なうのでアンテナの無効の切替も防止できる。

また、ダイバシチ用アンテナを自動車電話方式のリサイクルオーバ時すなわち一定の再送時間を経過しても信号が受信されなかつた時または移動局の送信側(図示していない)を含む回線接続確認用ループチャックトーンの授受と同期してアンテナを切替えてよい。

以上説明したように、本発明によれば周波数切替を行なう前にアンテナ切替を行なうので、無効のチャネル切替を防止できる利点がある。

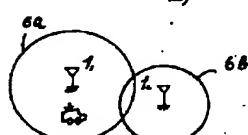
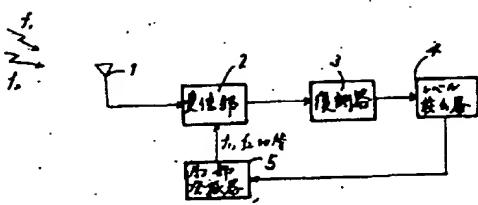
4. 図面の簡単な説明

オ1図(a), (b)は従来方式を説明するためのプロック図及びゾーン配置図、オ2図は本発明の一実施例を示すプロック図、オ3図は本発明の動作を示すフローチャートである。

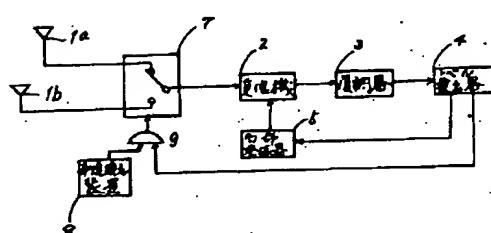
特許出願人 日本電信電話公社

代理人 白水常雄

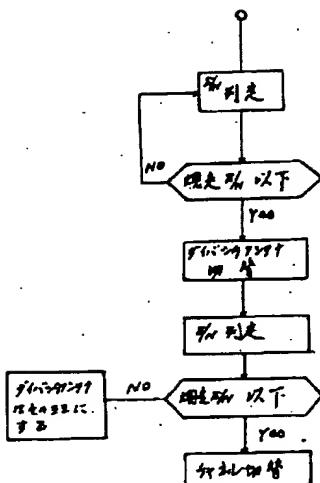
外1名



第1図



第2図



第3図

7. 前記以外の発明者および代理人

(1) 発明者

神奈川県横須賀市武1丁目2356番地
日本電信電話公社
横須賀電気通信研究所内
吉川 審

全 所
長 津 駿

(2) 代理人

東京都新宿区西新宿1-23-1
新宿千葉ビル7階
(6925)弁理士 大 塚 学